

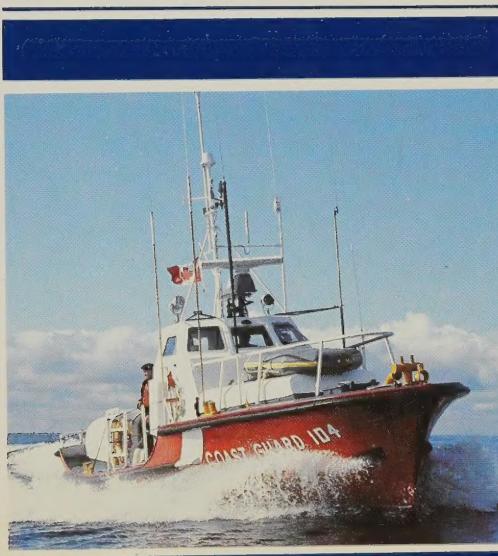
DEPOSITORY LIBRARY MATERIALS

CAI
T 150
2002

THE CANADIAN COAST GUARD



3 1761 11635792 2



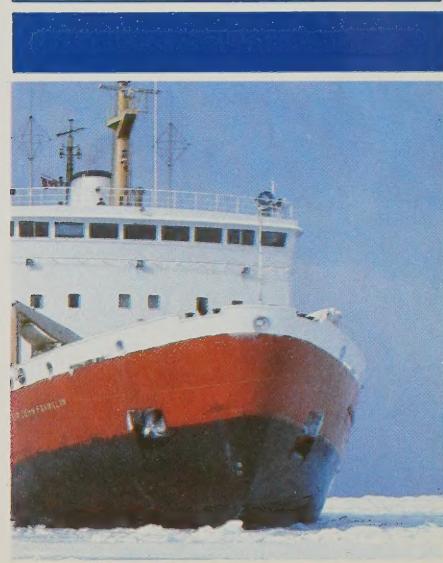
Canada

DEPOSITORY LIBRARY MATERIALS

CAI
T 150
-ZOO2

THE CANADIAN COAST GUARD

A tradition
of quiet
pride



History

The Canadian Coast Guard is responsible primarily for ensuring the safety of shipping in Canadian waters. Although a relatively recent organization in historical terms, its role has been evolving since the earliest days of French settlement in Canada.

In 1665, Jean Talon, Intendant of New France, committed public funds for marine purposes, including shipbuilding and the training of mariners in what is now Canada.

As shipping gained importance in the economic life of the northern colonies, the need arose for ways to keep ships and seamen safe.



The first lighthouse on Canadian soil was built by the French at the fortress of Louisbourg in 1733. Early lighthouses and other primitive aids to navigation such as wooden barrels and stone beacons were the forerunners of our modern system of marine navigation aids.

Rescue facilities in Canada were introduced in 1793 when the Nova Scotia government provided a lifeboat and station on Sable Island.

The need for patrol vessels to enforce fishing regulations along the eastern seaboard and on the Great Lakes led to a major increase in the maritime responsibilities of the colonies.

In order to reach the Great Lakes, a system of canals was built to bypass the major hazards of the Upper St. Lawrence and Lake Ontario was joined to Lake Erie by the first Welland Canal, completed in 1829. When the United States completed the Soo locks in 1855, access from the eastern seaboard to the Lakehead was complete. The canal systems were improved continuously to permit passage by merchant vessels of ever increasing volume, size and draft.

At the time of Confederation in 1867, the federal government acquired this collection of aids systems, lifesaving stations, canals and waterways, regulatory

bodies and associated fleets of vessels, as well as the shore infrastructures to support them. Canada established the Department of Marine and Fisheries to take over these marine responsibilities.

Marine activity increased rapidly after Confederation and the new department continued to carry out its original duties as well as several new ones, including ice control, hydrography and marine radio communications.

In 1936, the Government of Canada passed the Department of Transportation Act, thus recognizing the interdependence of various transportation modes by bringing them under a single federal authority. This included the Marine Services section of the former department.

Its fleet of vessels was renamed the Canadian Coast Guard in 1962 and, in 1975, this title was adopted for all the regulatory and operating activities of Marine Services.



Organization

The Canadian Coast Guard must ensure that:

- all ships can navigate safely in Canadian waters;
- all Canadian ships and ships voyaging in Canadian waters are in seaworthy condition;
- appropriate control is maintained over all ships operating in Canadian waters.

A Canadian Coast Guard headquarters staff develops policy and program standards, while day-to-day operations are the responsibility of five Canadian Coast Guard Regions with offices in St. John's, Nfld., Dartmouth, N.S., Québec City, Toronto and Vancouver.

Each region is responsible for activities within its area, and vessels and helicopters are assigned geographically on the basis of operational need.



*The Canadian Coast Guard
College*



To ensure a steady stream of competent Coast Guard officers, the Canadian Coast Guard College at Sydney, N.S., trains cadets in the fields of navigation and marine engineering.

The program of study is similar to that which would be followed to train officers for regular commercial ships, except that additions are made to reflect the special character of the Coast Guard.

A new four-storey academic building and residences were opened in early 1981. The academic building has a 20,000-volume marine library, laboratories, classrooms and seminar rooms, language training centre and a computer centre.

Candidates for the three-year marine officer training plan must be secondary school graduates. Applications and literature may be obtained from:

*Registrar
Canadian Coast Guard
College
Box 3000
Sydney, N.S.
B1P 6K7*

Regulatory Responsibilities

Many regulatory duties are carried out by the Board of Steamship Inspection, a part of the Coast Guard Ship Safety Branch. The branch develops standards for the design and construction of ships and of their machinery, fittings and equipment and monitors compliance with the regulations by builders and operators.

The Coast Guard also sets national standards for methods of loading, unloading and stowing cargo; safe working practices in ships; and safe navigating and operating procedures.

In addition, the Coast Guard operates the registry of ships and protects the interests of owners of wrecked ships and their cargoes.

Control of marine pollution in Canadian waters is a matter of grave concern and the Coast Guard is responsible for minimizing pollution from ships. It administers regulations under the Canada Shipping Act and sections of the Arctic Waters Pollution Prevention Act which apply stringent controls on the discharge of pollutants from ships and require that only suitably constructed and equipped ships be permitted to operate within Canadian waters.

In the next few years, marine traffic in the North will increase



as large ice breaking tankers carry cargoes of Arctic gas and oil to southern markets. New regulations are being developed which will preserve the higher standards of pollution control required to protect the delicate Arctic environment.

Through its vessel traffic management systems, other forms of ship reporting, and routine and spot check ship inspections, the Coast Guard monitors compliance with regulations. A wide variety of penalties, from simple fines through seizure of ships are possible, subject to court action and judicial decisions.

Commercial and recreational activities on navigable waterways also are protected by the Coast Guard through the administration of the Navigable Waters Protection Act.

In many regulatory areas, the Coast Guard is a major participant in international maritime af-

fairs. As a founding member of the International Maritime Consultative Organization (IMCO), soon to be renamed International Maritime Organization (IMO), Canada's Coast Guard participates fully in all aspects of this United Nations agency as well as with the International Association of Lighthouse Authorities (IALA), the Permanent International Association of Navigation Congresses (PIANC) and other international forums.

Aids to Navigation

To promote and control the safe and efficient movement of maritime traffic in Canadian waters, the Coast Guard must utilize extensive resources for the various services and regulatory functions.

Systems of aids to navigation are progressively modernized by a mix of visual, audio and radio devices. Electronic aids to navigation cover vast areas of the Atlantic and Pacific coastal waters as well as the Great Lakes. The aids to navigation systems are increased or decreased to deal with changing traffic types and patterns or the opening of new marine facilities.

The Canadian Coast Guard is implementing a new worldwide buoyage system adopted by most maritime countries which will further enhance the safety of shipping.

Vessel Traffic Management involves the provision of traffic centres on a 24-hour a day, seven days a week basis. The centres are equipped with radar or other surveillance devices, plotting facilities and extensive communications facilities to ensure the safe and expeditious movement of marine traffic in selected Canadian waters and approaches.

Coast Guard radio stations

located at various strategic points provide a safety service that covers all Canadian navigable waters and contiguous ocean areas. These radio stations continuously monitor international distress and calling frequencies; provide assistance to vessels in distress by alerting other vessels and search and rescue coordination centres; and continuously monitor marine radionavigation systems and broadcast bulletins on weather, ice and dangers to navigation.

The radio stations also handle third party messages or telephone conversations between ship and shore, in effect extending access to public telephone and telex systems to any vessel under way that is within radio range.



The Coast Guard Fleet

With a total of 225 vessels, the Canadian Coast Guard operates the largest civilian marine fleet of any Canadian federal government department. The fleet includes icebreakers, aids and supply vessels, search and rescue vessels and special vessels for ship channel maintenance and submarine cable operations.

The Coast Guard also operates five hovercraft, one fixed wing aircraft and 34 helicopters of various sizes and configurations. Eighteen of the larger ships of the fleet can operate with a helicopter.

Icebreaking

Icebreaking in the winter season has developed to the extent that, since 1970, ports in the Gulf of St. Lawrence and as far as Montréal on the St. Lawrence River are accessible throughout the year.

Coast Guard icebreaking vessels provide assistance to more than 150 commercial ships in these waters annually, either singly or in convoy. In addition, more than 1500 ships report to the Ice Operations Office in Dartmouth, N.S., each winter for ice information and routing.

Coast Guard icebreakers are not tied up during the summer months. If anything, they often



face their most difficult challenge in summer when they sail to Canada's high Arctic to help fulfill the government's responsibilities in support of the annual Eastern Arctic resupply operations. The icebreakers escort a fleet of government-chartered tankers and dry cargo vessels which deliver all the goods needed by residents of remote settlements and military installations. Icebreakers also help deliver supplies to settlements in the Western Arctic.

Canada has developed innovative icebreaking technology — the use of air cushion vehicles. A self-propelled Voyageur hovercraft operating on the St. Lawrence River has been particularly successful in breaking ice in shallow waters where conventional icebreakers are unable to operate.

Specialized Operations

On the East Coast, the John Cabot, a cable-laying and cable repair ship, supports transatlantic cable communications.

During the summer months, the Canadian Coast Guard takes part in a hydrographic and oceanographic survey of Hudson Bay. Several icebreakers, when other duties permit, are used in support of similar surveys in the high Arctic.

Coast Guard icebreakers also provide support for international commercial shipping in areas such as Lancaster Sound in the Canadian Arctic.

Dredging programs carried out by the Coast Guard assist navigation in Canadian waters. Because of the annual dredging of the North Traverse in the St. Lawrence River between Les Escoumins and Québec City, for example, vessels of up to 14.4 m draft can reach Québec.

Search and Rescue

Even with comprehensive facilities for service to shipping, accidents do happen. The Canadian Coast Guard is responsible for the marine element of search and rescue (SAR) operations in Canada.

When a rescue coordination centre or sub-centre receives a distress call, the Coast Guard rescue officer works closely with Canadian Forces staff to ensure that the most suitable equipment reaches the scene of the incident with the least possible delay.

Some 60 vessels, including high endurance and small cutters, shore-based lifeboats, launches, hovercraft and inshore rescue boats, are assigned solely to search and rescue work. All other Canadian Coast Guard vessels fulfill a secondary search and rescue role.





Canadian Coast Guard Auxiliary

Safety is as important to the weekend boater in a small pleasure craft as it is to the commercial captain on a large oil tanker. To supplement existing search and rescue facilities and to assist with the promotion of safe boating practices, the Minister of Transport has authorized the formation of the Canadian Marine Rescue Auxiliary (CMRA) which is informally known as the Coast Guard Rescue Auxiliary.

The Auxiliary is organized on a regional basis, with the Coast Guard providing funding, insurance coverage and operation guidelines to ensure a high standard of efficiency across the country. The Coast Guard provides training in search and rescue techniques to all Auxiliarists.

In addition to actual rescue work, these volunteers promote public education programs in aid of boating safety.

The Auxiliary continues to be an extremely cost-effective way to provide a supplementary search and rescue capability and assistance to the Coast Guard.

Accident Investigation

The Coast Guard also carries out fact-finding and preliminary inquiries into shipping casualties and accidents on board ship. It is responsible for making recommendations to prevent the recurrence of similar situations and for arranging for public inquiries into specific marine casualties.

Approximately 25 per cent of the 700-900 marine casualties and incidents reported annually — those of the most serious nature — are investigated by the Coast Guard. These reports mainly involve commercial craft.

Pollution Cleanup

Coast Guard Emergencies, concerned primarily with marine oil pollution incidents, has the largest inventory of specialized pollution cleanup equipment in Canada. It is tied into a National



Emergency Equipment Locator System (NEELS), together with the Department of Fisheries and Oceans, the Department of the Environment and the oil industry.

Responsibility for cleaning up an oil spill rests with the "polluter." The Coast Guard monitors all incidents but provides a full operational response only when the polluter does not or cannot carry out an effective cleanup.

To keep abreast of the pollution problem, the Coast Guard continually evaluates equipment and training and has prepared joint contingency plans with the United States and Denmark (Greenland) to deal with cleanup operations for incidents which affect the boundary waters of both sides.

Research and Development

With more and more changes in marine navigation in Canada, the Coast Guard carries out research and development in such areas as developing waterways through studies in its Hydraulics Research Centre; developing or modifying vessels for specific roles, including icebreaking, navigational aids tending, and search and rescue; using satel-



lites for marine communications and guidance systems; and energy conservation relating to all new ship and shore facility designs.

It also develops policies for legislation. The Canada Shipping Act, which has been in force since 1906, is due to be replaced by the Maritime Code. The new legislation will be appropriate to the conditions and conduct of today's commercial shipping activities and to international conventions.

In the area of ship development, the Coast Guard is designing a Polar Class VIII icebreaker capable of continuous motion through 2.4 metres of Arctic ice. With a power plant capable of supplying 100,000 horsepower to the propellers, the ship will be the most powerful icebreaker in the world. It will be capable of year-round operation in Canada's Beaufort Sea and Northwest Passage regions of the Arctic.

The Coast Guard also is involved in the testing of an air cushion icebreaking bow (ACIB) platform. When attached to the bow of a ship and pushed across the ice, the platform generates an air pocket below the level of ice which, as it grows, causes the ice to break off under its own weight. In early tests using a light ice-breaker, a small ACIB substantially improved the ship's icebreaking

capability. This concept offers considerable potential to improve the effectiveness of light ice-breakers for certain types of ice operations and is undergoing further development.

These and other research and development projects help the Coast Guard keep pace with changes occurring in marine navigation in Canada and ensure that it maintains its ability to accomplish its missions.



Transport
Canada

Coast Guard

Transports
Canada

Garde côtière

<p>que l'efficacité des brise-glace légères dans certaines situations. Des essais plus poussés se poursuivent.</p> <p>Ces projets de recherche et de développement et bien d'autres permettent à la GCC de se tenir à la fine pointe du progrès dans le secteur maritime, tout en lui don- nant les moyens de bien remplir sa mission.</p>  <p>Transport Canada</p> <p>Grande côte europe</p> <p>Coast Guard</p>	<p>Elle élabore également des po- tifications en matière de réglemen- tation. Ainsi, la Loi sur la marine maritime du Canada qui est en vigueur depuis 1906, sera pro- chainement remplacée par le Code maritime qui répondra meille aux conditions actuelles et à la conduite des activités com- merciales dans le secteur mar- itime, ainsi qu'aux conventions internationales.</p> <p>Dans le domaine de la con- struction navale, la GCC étudie actuellement la conception d'un brise-glace polaire de classe VIII dans un mouvement continu, par 2,4 m de glace de l'Arctique. Doté de moteurs qui développent 100 000 HP, ce brise-glace sera le plus puissant au monde. Il pourra naviguer à longueur d'ancre dans la mer de Beaufort et le passage du Nord-Ouest.</p> <p>dans les domaines comme les voies navigables (par l'intermé- diaire du Centre de recherches hydroaériennes), la conception ou la modernisation de navires pour re- pondre aux besoins de dégla- çage, de balisage ou de re- cherche et de sauvetage. En outre, elle utilise des satellites pour les communications mar- itime et les systèmes de guidage, et applique des mesures de con- servation d'énergie à la concep- tion des systèmes de guidage.</p>
---	---

Pour répondre à l'évolution de
la navigation au Canada, la GCC
entreprend des études de re-
cherche et développement
chères aux domaines comme les
voies navigables (par l'intermé-
diaire du Centre de recherches
hydroaériennes), la conception ou la
modernisation de navires pour re-
pondre aux besoins de dégla-
çage, de balisage ou de re-
cherche et de sauvetage. En
outre, elle utilise des satellites
pour les communications mar-
itime et les systèmes de guidage,
et applique des mesures de con-
servation d'énergie à la concep-
tion des systèmes de guidage.



Enquêtes sur les accidents

Enquêtes sur les accidents
SERVITUDE auxiliaire canadien de
sauvetage maritime

La sécurité est aussi importante pour d'accidents survenant à bord des navires, la GCC conduit les enquêtes préliminaires et autres recherches nécessaires. Elle est chargée de la tenue d'enquêtes publiques dans le cas d'accidents bien particuliers. Elle fait égale- ment des recommandations pour améliorer les structures combinées qui sont des structures combinées po- set de sauverage et de promou- sources existantes de recherche afin de supplier aux res- détrolier.

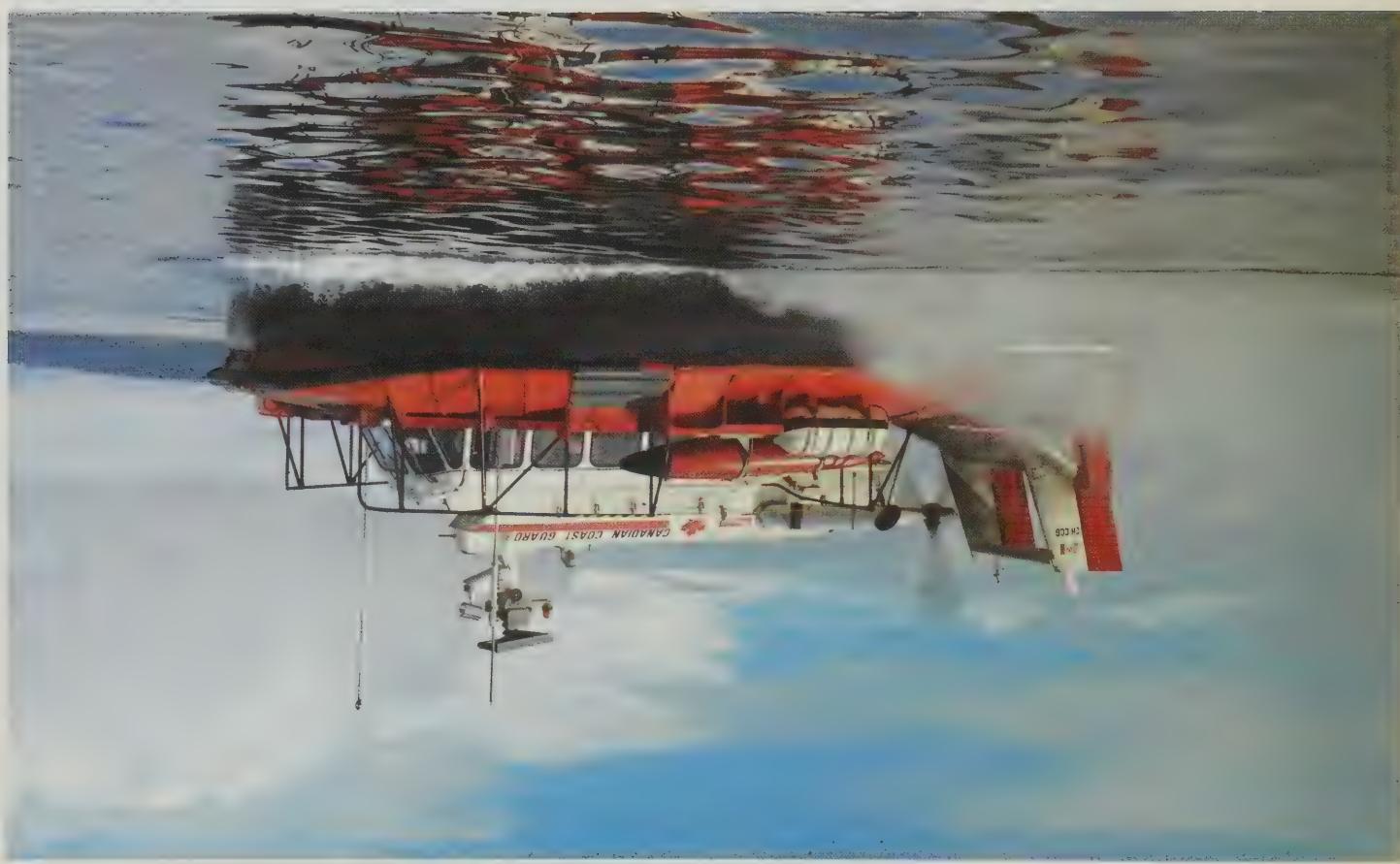
que des situations semblaient se répéter. La GCC fait enquête sur l'environnement. Ron 25% des 700 à 900 accidents (les plus sérieux) signalés chaque année. Il sagit, dans la majorité des cas, de navires canadiens de sauvetage maritime. Organisé sur une base régionale, le Service bénéfice de connexions financières, d'une assurance-responsabilité et des commerciaux.

Nettoyage lors de diversements	conséills de la GCU en matière d'opérations, éléments qui assu- trent une efficacité élevée à l'é- chelle nationale. De plus, les membres du Service régional de la GGC la formation appro- fonde en matière de recherche et de sauvegarde.
La Division des urgences de la GGC, responsable en tout premier lieu des mesures à prendre en cas de déversements d'hydrocar- bures dans le milieu marin.	La Division des urgences de la GGC, responsable en tout premier lieu des mesures à prendre en cas de déversements d'hydrocar- bures dans le milieu marin.
GCC, responsabilité en tout premier cas de déversements d'hydrocar- bures dans le milieu marin.	GCC, responsabilité en tout premier cas de déversements d'hydrocar- bures dans le milieu marin.
La Division des urgences de la GGC, responsable en tout premier lieu des mesures à prendre en cas de déversements d'hydrocar- bures dans le milieu marin.	La Division des urgences de la GGC, responsable en tout premier lieu des mesures à prendre en cas de déversements d'hydrocar- bures dans le milieu marin.

- Outre leur participation aux opérations de recherche et de développement, les membres du Service aux savetages, du Service auxiliaire jouent un rôle éducatif important en matière de sécurité nautique.
- Le Service auxiliaire constitue donc une force d'appui en cas d'urgence et renforce la capacité concrète à la GRC en ce qui concerne les opérations de recherche et de sauvetage.
- C'est au pollueur qu'incombe la responsabilité des opérations de nettoyage le plus important au cours, possède l'équipement aux bureaux, nettoyage le plus important au Canada. Elle est rattachée au système national de localisation des navires, ainsi que l'environnement, des pêches et l'industrie. Céans ainsi qu'avec l'industrie pétrolière.
- Le Service auxiliaire contribue à l'application efficace et rentable à la GRC en ce qui concerne les opérations de recherche et de sauvetage.



canots de sauvetage bases à terre, des aérogliisseurs et des embarcations cötieres de sauvetage, sont affectées en permanence aux opérations de recherche et de sauvetage. Au contraire, d'autres bâtiments de la flotte, qui n'ont pas de rôle de sauvegarde, sont utilisés pour les opérations de déminage et de lutte contre les pollutions marines.





Recherche et sauvetage

Toutefois, en dépit des mesures de sécurité, les prises, des accidents surviennent, nécessitant l'intervention rapide des forces de recherche et de sauvetage au cours; la GCC est responsable de ces opérations maritimes de recherche et de sauvetage au Canada.

Opérations spéciales

Sur la côte est, le Capitaine John Cabot est chargé de l'entretien des câbles sous-marins transatlantiques servant aux communications entre les deux continents. Pendant l'été, la GCC participe à des missions de relevés hydrographiques et océaniques dans la baie Hudson. Des brise-glace participent lorsqu'il y a des missions de relevés semblables dans l'Arctique septentrional. Les brise-glace de la GCC fournit une flotte de pétroliers et alors une flotte de navires de charge pour lever les goûts de cargos affrétés par le gouement. Les brise-glace escortent les navires, à des missions soutenues dans l'Arctique et au ravitaillement établissements militaires. Les

Dans le domaine du dégagement au ravitaillement des établissements militaires, la GCC mène un programme de dragage qui donne accès aux points essentiels de notre système maritime. Dans la traversée Nord par exemple, c'est-à-dire entre les Escoumins et Québec, le dragage du Saint-Laurent permet à des navires de gagner Québec. Dans le fleuve Saint-Laurent, en des endroits inaccessibles aux véhicules à coussin d'air. Un nouveau technique: l'utilisation de véhicules à coussin d'air, un enginisseur de type Voyager a brisé la glace sur le fleuve Saint-Laurent, en des endroits parvenu à briser la glace sur le fleuve Saint-Laurent, en des endroits brise-glace.

2



Depuis 1970, les ports du Saint-Laurent jusqu'à Montréal sont devenus les systèmes maritimes les plus continuellement utilisés dans le monde. Ces dernières années, l'activité maritime a connu une croissance importante, avec un accès à toute la flotte mondiale.

Déglagage

La flotte mondiale utilise des technologies électroniques pour naviguer et communiquer entre elles. Les navires peuvent échanger des données en temps réel via des systèmes de téléphonie mobile et satellite. Ils peuvent également utiliser des systèmes de navigation automatique pour suivre leur trajet et éviter les obstacles. Ces technologies ont transformé la manière dont les navires fonctionnent et ont amélioré la sécurité et l'efficacité de la navigation maritime.

La flotte

La flotte mondiale comprend environ 50 000 navires de toutes tailles et types, qui naviguent dans tous les océans du monde. Les navires les plus grands sont les porte-conteneurs, qui peuvent transporter jusqu'à 20 000 conteneurs à la fois. D'autres types de navires comprennent les navires de passagers, les navires de pêche, les navires de recherche et les navires de transport de marchandises diverses.

La flotte mondiale est essentielle pour le commerce mondial, car elle permet de transporter des marchandises entre les continents. Les navires sont utilisés pour transporter des produits manufacturés, des denrées alimentaires, des matières premières et d'autres marchandises.



Les navires modernes sont équipés de systèmes de navigation et de communication avancés. Ils utilisent des radars, des détecteurs de collision et des systèmes de suivi automatique pour assurer la sécurité et l'efficacité de la navigation. Ces technologies ont transformé la manière dont les navires fonctionnent et ont amélioré la sécurité et l'efficacité de la navigation maritime.

Aides à la navigation

Les aides à la navigation sont des systèmes qui facilitent la navigation maritime. Elles peuvent être utilisées pour déterminer la position d'un navire, pour donner des instructions de navigation et pour aider à éviter les obstacles. Les principales aides à la navigation sont les radars, les détecteurs de collision et les systèmes de suivi automatique.

Les radars sont utilisés pour détecter les autres navires et les obstacles dans la zone d'environnement immédiat d'un navire. Les détecteurs de collision sont utilisés pour détecter les autres navires et les obstacles dans la zone d'environnement immédiat d'un navire. Les systèmes de suivi automatique sont utilisés pour suivre la trajectoire d'un navire et pour donner des instructions de navigation basées sur les données collectées par les radars et les détecteurs de collision.

La GCC veille aussi à la navigation maritime mondiale. En tant que membre-fondateur de l'Organisation maritime (IMO), qui sera bientôt rebaptisée l'Organisation maritime internationale (IMCO), la GCC joue un rôle très actif à l'échelle mondiale. En tant que voies navigables.

En matière de réglementation, la GCC peut entreprendre des pour- ments. En cas de non-respect, elle peut jugicaires qui peuvent servir l'application des règle-

La GCC veille aussi à la simple amende à la maner à des sanctions pénales allant de la simple amende à la saisie du navire.

La GCC veille aussi à la sécurité des voies navigables en vertu de la Loi sur la protection des matières dangereuses et de la réglementation de la navigation commerciale et de plaisance sur les voies navigables en vertu de la Loi sur la protection des matières dangereuses.

La GCC joue un rôle très actif à l'échelle mondiale. En tant que membre-fondateur de l'Organisation maritime internationale (IMO), qui sera bientôt rebaptisée l'Organisation maritime (IMCO), la GCC joue un rôle très actif à l'échelle mondiale. En tant que voies navigables.

En matière de réglementation, la GCC peut entreprendre des pour- ments. En cas de non-respect, elle peut jugicaires qui peuvent servir l'application des règle-



ments. En cas de non-respect, elle peut jugicaires qui peuvent servir l'application des règle- ments nationales applicables.

Ces règlements contiennent, d'une part, des dispositions en vue de l'application de mesures de contre-sécurité concernant le développement permanent de maritimes polaires et d'autre part, des exigences en matière de construction et d'équi- pement auxquelles les navires doivent satisfaire pour circuler dans les eaux canadiennes.

Dans les prochaines années, les mouvements de navires augmenteront dans l'Arctique à mesure que les super-pétroliers acceminent le pétrole de l'Arc- tique vers les marchés du Sud.

Afin de protéger l'environnement marin, la GCC élaboré de la pollution, la Nord des dangers de la fragile du Nord des normes à cet effet.

Par l'entremise des systèmes de prévention, la GCC s'efforce d'assurer la sécurité des navires et la protection de l'environnement marin.



Le travail de la prévention de la pollution maritime dans les eaux canadiennes. La GCC se préoccupe grande- ment du contrôle de la pollution dommages et leur cargaison. Des navires et propriétaires de navires en- des pluis, elle tient un registre de toutes les interventions de navigation, et la sécurité des méthodes d'exploita- tions entre les navires; et la bord des navires; la discipline à flottilaison; la certification du per- sauvegarde et autres dispositifs de à bord des navires; les gilets de chargement, le déchargement et aux domaines suivants: le l'arrimage des cargaisons; la normes nationales applicables et les armateurs.

La GCC établit également des règlements par les constructeurs des équipements des navires, et elle s'assure de la conformité aux normes nationales applicables et les armateurs.

La sécurité des machines et la construction à la conception et à la mise au point les normes qui sont assurée une partie des activités de réglementation et les appareils des navires, une compétition de la sécurité- sanitaire des navires, une compo- rite des navires, d'assurer une réglementation de la conception et à la construction à la conception et à la mise au point les normes qui sont assurée une partie des activités de réglementation et les appareils des navires, une compétition de la sécurité- sanitaire des navires, une compo-

Le Collège de la GCC suffisant d'officiers compétents, En vue d'assurer un appui suffisante à la formation des officiers, assurer la formation des officiers dans les domaines de l'ingénierie et de la navigation maritimes.

Le programme de formation est semblable à celui que doivent suivre les officiers des navires commerciaux, à l'exception de certains cours destinés à renforcer le caractère particulier de la GCC.

Au début de 1981, on a procédé à l'ouverture d'un nouveau bâtiment scolaire quadratique à l'ouverture d'un nouveau bâtiment scolaire de 20 000 volumes, des laboratoires, des salles de classe et autres, des salles de séminaire, un centre de formation linguistique et un centre d'information.

Les candidats au programme obtiennent une trousse de formation d'officiers, qui s'est chelonnee sur trois ans, doivent avoir terminé leurs études secondaires avec succès.

On peut obtenir une trousse d'information concernant l'admission à ce collège auprès du régistre de la Garde côtière canadienne, C.P. 3000 Sydney (N.-E.), B1P 6K7.



Le Collège de la GCC

Organisation

La GCC joue un triple rôle : assurer la sécurité de la navette dans les gares, assurer que tous les navires canadiennes, et aider les navires étrangers dans les gares. Les navires canadiennes sont en état de prendre la mer ; et sur tout navire circulant dans le golfe du Saint-Laurent, il y a au moins un officier de la GCC qui travaille avec les officiers de la marine canadienne pour assurer la sécurité de la navette. La GCC a également une équipe de sapeurs-pompiers spécialisés dans l'incendie et l'explosion de navires. Ces sapeurs-pompiers sont entraînés à lutter contre les incendies et les explosions dans les navires, et sont également équipés d'équipement de protection individuelle (EPI) pour assurer leur sécurité. La GCC a également une équipe de secouristes spécialisés dans l'assistance aux personnes blessées ou malades dans les navires, et sont également équipés d'équipement de protection individuelle (EPI) pour assurer leur sécurité. La GCC a également une équipe de secouristes spécialisés dans l'assistance aux personnes blessées ou malades dans les navires, et sont également équipés d'équipement de protection individuelle (EPI) pour assurer leur sécurité.





Histoire

La Garde cotière canadienne a pour première mission d'assurer la sécurité de la navigation dans les eaux canadiennes. Bien qu'elle soit de création récente, ses origines remontent au régime français. Des 1665, Jean Talon, alors intendant de la Nouvelle-France,

consacrait des fonds à des acti-
vités maritimes, notamment pour
la construction de navires et la
formation des marins.
Vu l'importance croissante du
trafic maritime dans la vie écono-
mique des colonies d'autre-
mi que celle des colonies.
atlantique, il importait de trouver
des moyens d'assurer la sécurité
des équipages et des navires.



Une tradition
de travail
et de fierté

CANADIENNE GARDE COTIERE

Canada



LA
GARDE
CÔTIÈRE
CANADIENNE